

Den skumle Leirdøla.

Av Per Birger Lomheim.

Per Birger Lomheim er avdelingsingeniør hjå Statens vegvesen, og er vegvesenet sin museumskontakt, det vil seie å ha ansvar for verneverdige vegar og bruer og vegrelaterte kulturminner i Sogn og Fjordane.

Eg vil i denne julehelsinga fokusere på ein del av den historiske samferdsla gjennom Jostedalen. Den einaste kommunen og prestegjeldet i Sogn som ikkje grensar til sjøen. Det var berre eit samband og det var over fjell, gjennom tronge juv og over elvar. Stiane og vegane var det so som so med, men dei vart etterkvart utbetra og bygd i pakt med utviklinga. Jostedalen har lange tradisjonar som ferdsløare over Handspiki til Sjøå, og over Jostedalsbreen til Oldedalen, Lodalen og Oppstryn. Den aukande ferdsla gjennom Jostedalen tvinga fram ein betre veg. Det vart etter kvart bygd vegar og bruer. Dette skapte visjonar om utvikling og vover i vonløysa. Men vegar og bruer hadde eit usikkert liv. I dette tøffe landskapet stod naturkreftene i kø for å sprengja bort både vegar og bruer. Plutselig var livsnerva borte.

Gamlevegen over Leirdøla?

Dei gamle vegane gjennom Jostedalen er i dag historiske kulturminner. Her finn vi dei eldste køyrevegane på nord sida av Sognefjorden, og dei er bygd etter det franske prinsipp: Rette linjer og murte vegkantar før 1850, og seinare ombygde vegar etter Chausseperioden 1850 — 1912. Gamlevegen over Haukåsen er fantastisk. Men kvar går gamlevegen over Leirdøla? Det har vi inga spor etter. Det er eit mysterium som eg vil prøva å gje eit lite svar på. Då eg oppdaga eit gammalt frofikart over Leirmo, fann eg ut at vegen hadde gått ein annan stad enn det eg hadde tenkt meg. Terrenget ved Leirmo/Leirdøla er forandra mange gonger og på mange måtar opp gjennom tidene.

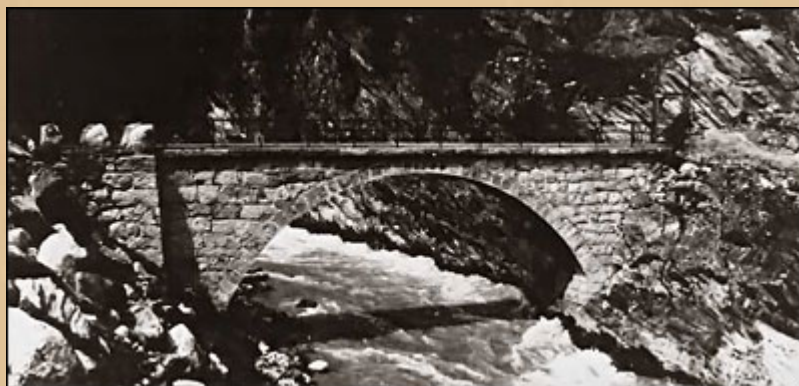
Flaum 6. august 1900.

Trebruene over Leirdøla var svake, lite robuste for den skumle Leirdalselva. Flaumane gjekk ofte, og reparasjonane av skadane var meir eller mindre årviss. Det var ein større flaum i 1889 som skada trebrua. Åra 1896/97 vart det utført ein større hovudreparasjon på brua. Denne brua stod lenger nede enn dagens bru over Leirdøla.

Så kom den store flaumen den 6. august 1900. Elva voks på eit par timar til ein usedvanleg storleik. Elva braut seg nytt leie, skar seg gjennom hovudvegen nedanfor brua, over det gamle elveløp og øydelagde vegen i ein lengde av 300 meter. Etter dette vart den gamle brua ståande på turt land utan skade. Men Jostedalen var avstengd og utan samband. Det vart straks oppført ei provisorisk bru over det nye elveløpet og med tilstøytande vegar til ein kostnad av kr. 588,36.

Plan om jarnbru 1901.

Seinare utarbeidde amtsingeniøren ein plan med overslag for permanent bru over det nye elveløpet med tilstøytande vegarbeid. Forslaget hadde ein kostnad på kr. 12.000,- som amtsingeniøren ville føra som vedlikehald. Fylkestinget budsjetterte kr. 9.000,- i 1901, men alt i 1902 løyvde dei kr. 5.700,- til eit nytt bruprojekt. Etter ein grundig undersøking av forholda ved det nye elveløpet har vegdirektøren saman med fylkesvegstyret funne det rettast no å ikkje bygga ei dyr jarnbru, men flytta den gamle trebrua til den nye brustaden. Men arbeidet vart ikkje slutført, for i august 1903 kom det ein ny flaum som tok den provisoriske brua med tilstøytande vegar. Amtseniøren måtte vurdera prosjektet grundigare.



Rvelvingsbru år 1906.

Flaumen i 1903 raserte den provisoriske brua og dei tilstøytande nybygde vegane. På grunn av dette og frykta for nye flaumar måtte ein bygga elveforbygging i ein lengde av 350—400 meter på kvar side av elva ovanfor brua. Dette var ikkje sikkert nok og prisen ville verta vanvittig stor. Det vart så planlagt ny bru så langt oppe i elva at ein skulle vera trygg for ein kvar breflaum.

Den nye brustaden hadde fjell på begge sider og det vart planlagt ei steinkvelvbru med 16 meters spennvidde. Rvelvet skulle desfutan leggjast så høgt at det kom over alle antatte storflaumar.

Kostnadskalkyle: Ny bru med tilstøytande vegar kr. 11.500,- + unyttå midlar som er disponible kr. 1.700,-.

Planen vart lagt fram for vegdirektøren som ved skriv datert 18. desember 1903 gav positiv tilbakemelding. Saka vart handsama i Luster kommunestyre 22. mars 1904. Dei var ikkje like oppmuntrande for framdrifta. Kommunestyret ville utsetta bygging av ny bru, og dei ville ikkje ta på seg utgifter til grunn og gjerde på den nye vegstrekningen over Leirmo. Luster kommune ville ikkje betala for grunn og gjerde då vegen berre hadde interesse for Jostedalen. (NS: — hadde Røneid bru inverknad her!!) Men amtet var av anna meining. Som motsegn vart det kravd at naudsynt elveforbygging måtte hovudsakleg vedlikehalda av kommunen då det også vernar om jordeigedommane.

Silrådinga frå kommunestyret gjorde saka vanskeleg. Prosjektet måtte utsetjast anten ein valde det eine eller det andre alternativ. Linjespørsmålet var ikkje avklara, heller ikkje grunnspørsmålet. Dette måtte vera i orden før Stortinget kunne gje løyving. Desfutan måtte amtet risikera å få ein del utgifter til vedlikehald av den midlertidige brua, som også kunne bli ramponert av eventuelle flaumar.

Planen om ny kvelvingsbru vart fremja på nytt av amtsingeniøren ved skriv av 30. mars 1904. Prosjektet vart godkjent av vegdirektøren og det fekk tilslutnad av amtsinget med 1/4. Kostnadsoverslaget lydde på kr. 13.700,— og det stod att kr. 1.700,— av gamal tildeling. Stortinget gav innstilling på kr. 12.000,— for termin 1905—06 med klausul om grunn og gjerde. Derfom dette ikkje kom i orden, ville pengane alternativt gå til veganlegget Bergheim — Reed i Breim. Det høyrer med til historia at Luster kommune- styre gav garanti.

År 1906 stod ny Leirdøla kvelvingsbru ferdig med køyrebreidd 2,5 meter. Den skulle stå til evig tid. Jostedølene hadde fått ei sikker bru forbi det umogelege. Ei bru for framtida og utvikling og ei bru for fridom til å koma og gå sikkert over.

Ny flaum 10. — 14. august 1926.

Ved breslaumen i august 1926 vart store delar av hovudvegen mellom Gjertøy og Allsmo skada og den mektige Leirdøla bru vart bortriven. Jostedalselva vart oppdemt og store delar av vegen mellom Leirdøla og Allsmo vart sett under vatn. Det vart straks oppført ei solid, provisorisk bru på den gamle brustaden og dei gamle framkomstvegar vart sett i stand for fylket si rekning. Kostnadsoverslaget for delplanane 3 høve omlegging var: 300 meter ved Gjertøy for 23.000,—, 920 meter ved Leirmo + provisorisk bru for kr. 46.500,— og heving av vegen mellom Leirdøla og Allsmo i høve oppreinsking av elva for kr. 95.000,— mot 1/4 distriktstilskot.

Stålfagverksbru 1934.

Det syntte seg snart at det var naudsynt å få oppført ei ny permanent bru over Leirdøla. Sumaren 1933 var det atter ny flaum som truga vegen. Den tilstøytande veg til den provisoriske bru tok til å rase ut, og det måtte gjerast straksiltak for å redda framkomsten til Jostedalen. Dette sette fart i bruarbeidet som vart oppstarta hausten 1933. Overslagssummen på kr. 46.000,— vart godkjent av Stortinget i 1934 og ny fagverksbru stod ferdig alt same året, før turistseongen byrja sumaren 1934.

Denne stålfagverksbrua står den dag i dag som eit kulturminne om det som skjedd. Den har ei spennvidde på 37 meter og 2,8 meter køyrebreidd. Arbeidet med brua vart utført av firma Alfr. Andersen. Det gamle brukaret etter kvelvingsbrua er idag godt synleg på oppsida av stålfagverksbrua.

Den 21. september 1935 vart parsellar av veganlegget mellom Gjertøy og Allsmo avlevert til vedlikehald av distriktet som hovudveg. På denne avleveringfforretninga møtte ass. ingeniør Ege, frå Luster kommune, ordførar Anders Molland, tidlegare ordførar Hermann Prestegård, lensmann S. Bife og Anders T. Molland.

Kostnadsoverslaget på 141.000,- (kr. 95.000 + 46.000,-) sprakk ikkje. År 1936 var reknekapen for veganlegget mellom Gjertøy og Allsmo ferdig. Omlegging av 4085 meter veg og ny bru over Leirdøla kosta då tilsaman kr. 140.943,73.

Ein må leggja til at denne gongen fekk garantifaka for omlegging av parsellen Gjertøy — Allsmo samrøystes godkjenning i Luster kommunestyre den 12. april 1927, og den 2. mai 1927 vart saka handsama av fylkestinget på vanleg måte.

Ny betongbru 1975.

Ny betongbru vart bygd over Leirdøla i 1975 i høve kraftutbygging. Fagverksbrua av 1934 var ikkje dimensjonert for dei forventta transportbehova. Ein må såleis i dag føla seg temmeleg privilegert når ein kan skilta med to bruer over ei elv som har sett våre forfedrar utanfor samfunnet i lange periodar.

Sterke må vi bygga bruene våre, så etterkommarane kan vandra dei etter oss.

* * *

Julehelsing frå Bjønnaposten 1999.

Artikkelen er gjeve att med løyve frå forfattaren.